N° 333. — 8e Année. — 26 Janvier 1905
Tous les Jeudis. — 40 centimes.

LA VIE AU GRAND AIR

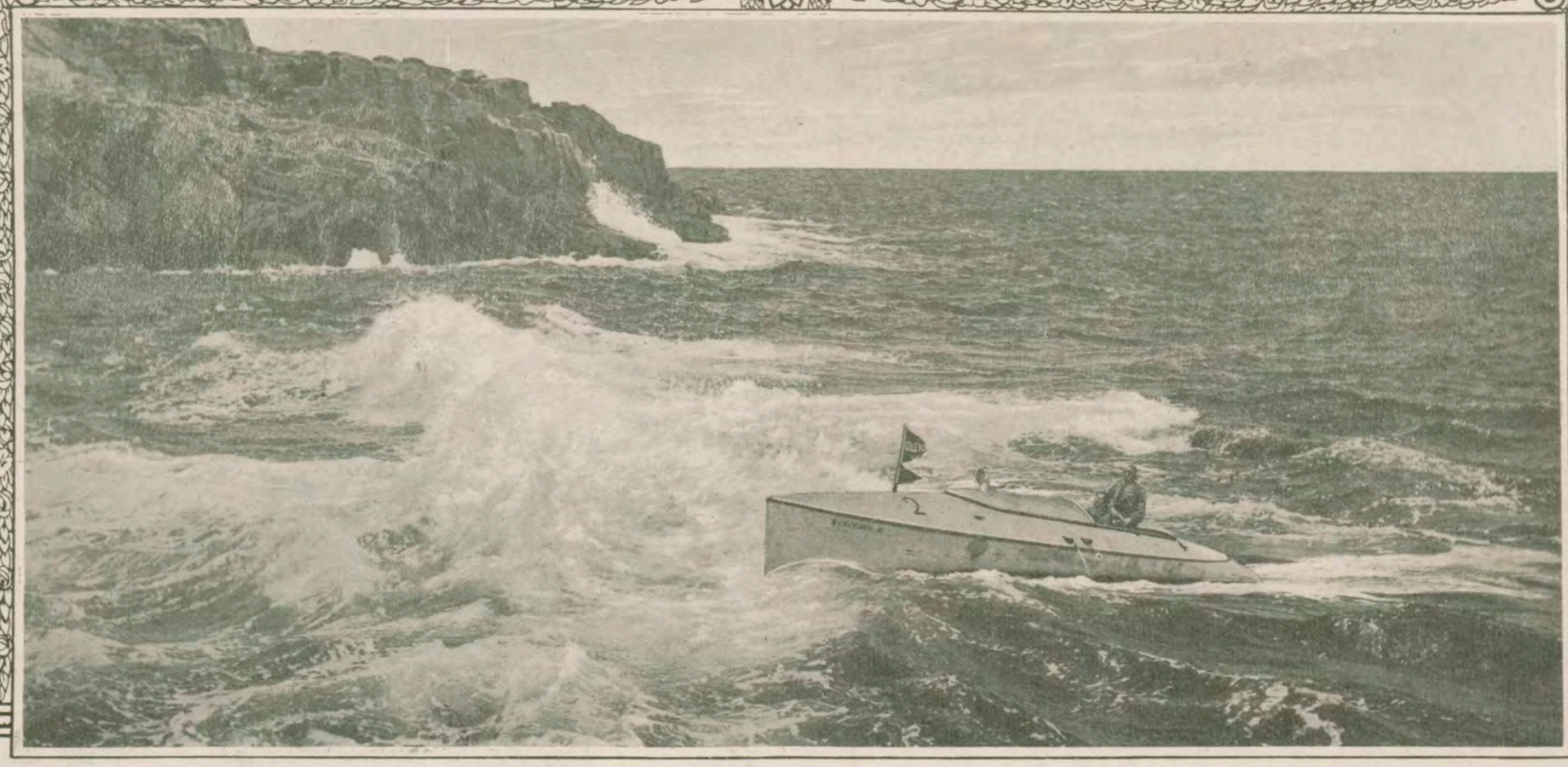
Le Challenge de la VIE AU GRAND AIR

Le passage d'une Butte,
par Ragueneau, Champion de France

Publications Pierre Lafitte, 9, Avenue de l'Opéra, Paris
La Vie au Grand Air. — Femina, — Musica. — Je sais tout. — La Joie des Enfants

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



C. L. Charley.

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

CANOT AUTOMOBILE

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Tous les sports, alors, mademoiselle?
— Oui, l'auto, la chasse, le cheval...
— Et le mariage, qui est aussi un sport?
— Merci... on dérape trop souvent!

Dans le mouvement.
— Je veux bien être reine du lavoir, mais à une condition : c'est que le char des blanchisseuses, cette année, sera automobile!

— Quel dommage que nous ne puissions pas louer les voies ferrées, comme en Amérique, pour filer sur les rails avec nos autos!
— Ça humilierait les locomotives.

— Le Circuit d'Auvergne! cha, mon bon, chest une riche idee de vouloir aller voir mon pays... mais vous devriez bien m'emmener comme chauffeur...

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS
Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS
le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS Franco Gare 5f

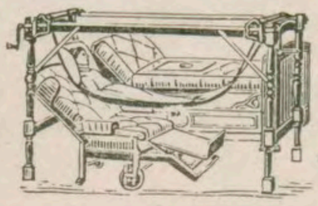
NEZ modifiés par l'appareil modificateur des formes du nez, brev. s.g.d.g. France et Etranger.
AMINCIT, REDRESSE ET RAISSE les nez — 11 modèles
La Méthode de massage de Mme DUCHATELLIER, 209, rue St-Honoré, efface les rides, supprime le double menton, rend à la figure ses formes ondoyantes de beauté idéale

LIVRES très curieux et Catalogue 4 francs
PHOTOS très artistique lots à 5, 10 15 et 20 fr.
LEMÉE, éditeur, Boîte 238. BRUXELLES

HYGIÈNE de la TOILETTE
Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Mada
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours vos dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le LABORATO
1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERT
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty.

PLUS D'ENGELURE
TRAITEMENT PRÉVENTIF
Soulagement immédiat - Guérison en 3 jours
BAUME SAINT-VINCEN
Pharmacie PATRIARCHE, NEVERS - Franco, 1 fr. 60



APPAREIL pour soul et transporter les Malades
S'adaptant à tous les L
DUPON
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITA
à Paris, 10, Rue Hautefe
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENS
Envoi Franco du Catalogue

23, Avenue de la Grande-Armée, PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

Moteurs
Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.
15, r. Greffulhe, Levallois-Perret
BUCHET
à soupapes commandées.
pour Motocyclettes et Voitures

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le co pahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

26 JANVIER 1905. — N° 333
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

Cl. (Vérascope Richard.)

LE CROSS-COUNTRY INTERNATIONAL. — LE CHALLENGE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

*Dimanche dernier, s'est disputé dans les bois de Saint-Cloud le Cross-Country International organisé par l'*Auto *et la* Vie au Grand Air. *Deux équipes de six coureurs, les Highgate Harriers de Londres et la Société Athlétique de Montrouge se trouvaient en présence. La victoire est revenue à l'Anglais Aldridge, suivi de Pearce, son compatriote. Ragueneau se classa premier des Français et troisième du classement général. Aldridge a couvert les* 12 *kil.* 800 *du parcours en* 51 *m.* 40 *s. C'est à l'équipe des Highgate Harriers que revient le challenge offert par la* Vie au Grand Air. (*Voir article, page* 64).

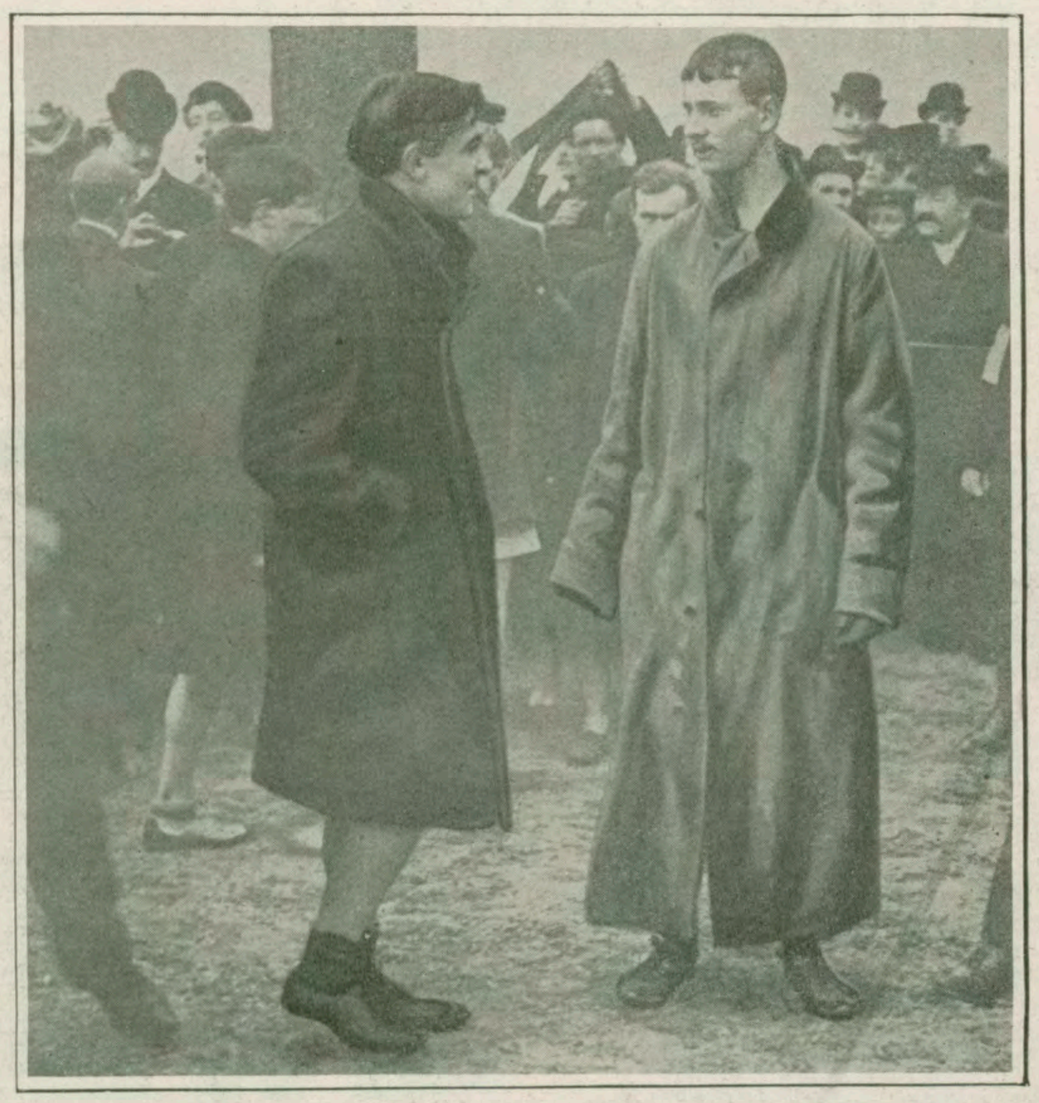
LE CHALLENGE DE LA *VIE AU GRAND AIR*

CROSS-COUNTRY INTERNATIONAL

Le match international de cross-country pour la Coupe-Challenge de la Vie au Grand Air, *organisé par notre confrère l'*Auto, *s'est disputé dimanche entre les équipes des Highgate Harriers et de la Société Athlétique de Montrouge. Comme c'était à prévoir, les Anglais l'ont emporté par 29 points à 49, après une belle résistance de Ragueneau et de Bouchard.*

Le départ.

Les équipes des Highgate Harriers et de la Société Athlétique de Montrouge au départ du Cross International.



Les deux favoris.

Ragueneau et Aldridge, avant le départ, discutent leur chance.

L'arrivée de l'équipe des Highgate Harriers, à Saint-Cloud.

Les Anglais, gens avisés, arrivent à Saint-Cloud une heure avant la course et peuvent ainsi se préparer en vue de l'épreuve.

En 1897.

JE compte comme l'un des souvenirs les plus intenses de ma vie sportive celui du premier cross international qui fut couru en France. C'était en 1897, dans les bois de Ville-d'Avray. Nous étions là quelques centaines au pied du monument de Corot, dans ce paysage de Norvège que formaient autour du lac romantique, dont le gel avait fixé les eaux, les collines boisées des bois de Fausses-Reposes couvertes d'une couche épaisse de neige.

C'était la première fois que des coureurs de cross anglais traversaient la Manche. Ils arrivaient précédés d'une réputation capable d'effrayer les plus vaillants. Grands, blonds, sveltes, bien découplés, ils avaient l'apparence de bêtes de vitesse que, pourtant, les difficultés du parcours ne devaient pas rebuter.

Une espérance pourtant restait aux nôtres. Nous aussi, nous avions un homme qui n'avait, pour ainsi dire, jamais été battu. Il venait de triompher facilement dans notre Championnat national. Touquet devait, non pas vaincre, mais s'intercaler entre les Anglais.

Et le peloton partit. On les aperçut au passage, les Anglais en tête, talonnés par les nôtres, et à nouveau ils disparurent dans les blancheurs de la forêt. Les minutes s'écoulèrent. La foule — il y avait bien là 500 personnes — se porta sur la route de Versailles et bientôt on vit, au tournant, apparaître le premier Anglais, Sid Robinson. Il arrivait de son allure souple et légère, sans paraître s'inquiéter de ceux qui étaient derrière lui. Il s'arrêta devant nous, frais, sans une rougeur au visage, sans un battement de plus au cœur. Et derrière lui en vint un autre, puis un autre, puis un quatrième. Il y avait deux minutes que le sixième Anglais était rentré quand Touquet apparut...

Un autre Français avait voulu partir en même temps que le peloton pour s'essayer, lui aussi, contre les Anglais. C'était Charbonnel qui, professionnel, ne pouvait prendre part à la course. Il avait semblé, au premier passage, qu'il suivît mieux le train que nos représentants, mais l'intransigeance des organisateurs l'empêcha de poursuivre. Et d'ailleurs, en toute occurrence, il me paraît bien qu'il n'aurait pas lui non plus existé à l'arrivée.

En 1903.

Les années se passent. Toute tentative pour ramener en France une équipe de cross semble vaine. Alors que les matches anglo-français de football se multiplient, nos coureurs de demi-fond paraissent avoir gardé mauvais souvenir de leur première défaite.

Lorsque à la fin de 1902, notre directeur, Pierre Lafitte, eut l'excellente idée de donner une preuve palpable de l'intérêt qu'il porte à tous les sports en créant les « Coupes de la *Vie au Grand Air* », la première idée que je lui soumis, avant toutes, fut celle de l'organisation d'un cross-country international.

Ce fut dans les bois de Saint-Cloud, le 31 mars, qu'il se disputa. Cette année-là, encore, nous avions un homme imbattu, l'incontesté champion de France. Mais des malentendus regrettables, d'étroites jalousies de clubs, l'empêchèrent de se mettre en ligne. En tout état de cause, il n'aurait pas vaincu, car les Anglais cette fois aussi, avaient l'homme incomparable, le digne successeur de Robinson et de Bennett, gagnant trois fois de suite du Cross National Anglais. Shrubb se classa facilement premier à une allure splendide, à 5 minutes devant Chastanié, et sans avoir jamais été inquiété. Un accident survenu à de Fleurac, considéré comme le meilleur Français après Ragueneau, l'avait contraint à s'arrêter.

L'équipe française fut seconde devant l'équipe belge et l'équipe suisse.

En 1905.

Nous étions en droit d'espérer que cette superbe rencontre se renouvellerait l'année suivante. Mais on ne peut se figurer quelles difficultés il y a à surmonter pour amener en France une bonne équipe de cross. Il a fallu tout le dévouement et toute la compétence de nos confrères de l'*Auto*, qui avaient assumé l'organisation de l'épreuve, pour la mener à bien.

Il est juste de dire que le succès de dimanche fut la juste récompense de leurs efforts.

Il n'y eut pas jusqu'au temps magnifique qui ne fût de la partie. Et les 15.000

Au troisième tour.
Aldridge en tête, suivi de Ragueneau, arrivé troisième.

Le troisième tour.
Bouchard, en tête, suivi de Ragueneau, escalade le raidillon de Saint-Cloud.

Le passage à la barrière.
L'Anglais Horne, arrivé cinquième, passe la barrière, à Saint-Cloud.

LE CROSS-COUNTRY INTERNATIONAL

L'arrivée du vainqueur.

L'arrivée de l'Anglais Aldridge, vainqueur du Cross International (12 *kilom.* 800 *en* 51 *m.* 40 *s.*).

spectateurs qui s'étaient rendus dimanche au Parc de Saint-Cloud, ont pu ressentir de belles émotions sportives. Ragueneau, cette fois, était là, et avec lui son camarade Bouchard, le recordman français de l'heure, capable de le suppléer en cas de besoin. Si les Anglais n'avaient plus Shrubb, parti faire une saison en Australie, ils avaient Aldridge qui n'avait dû qu'à la déveine, qui mettait en sa présence un homme extraordinaire comme Shrubb, de ne pas être le premier de sa génération. L'équipe qu'ils nous envoyaient, celle des Highgate Harriers, est l'équipe gagnante des Championnats d'Angleterre. Nous lui opposions celle de la Société Athlétique de Montrouge, gagnante du Championnat de France.

La lutte fut magnifique et on put avoir un instant l'impression que Ragueneau allait gagner. Impression fausse. Les Anglais s'étaient laissé simplement mener le train et, au bout de quatre kilomètres, Aldridge passait Ragueneau sur les haies et filait, filait. On ne devait plus le revoir. Epuisé par son effort, Ragueneau devait laisser également passer Pearce et se contenter de la place de troisième devant Bouchard.

Finalement les Anglais l'emportaient par 29 points à 49.

En somme, une impression générale se dégage, c'est que nos hommes sont en progrès. Les Anglais, eux-mêmes, ont dû reconnaître que ceux qu'ils croyaient l'an dernier incapables de savoir jamais courir à pied pourraient l'an prochain leur donner du fil à retordre.

Des South London Harriers, la Coupe est passée aux Highgate Harriers. La verrons-nous jamais refranchir le détroit?

MARCEL VIOLLETTE.

Les deux premiers.

Aldridge et Pearce, des Highgate Harriers. Pearce est arrivé second, couvrant les 12 *kilom.* 800 *en* 51 *m.* 55 *s.*

Football-Rugby ⚜ Racing Club de France contre Vélo-Sport Chartrain

Une série de passes des avants du Racing.

Au cours de cette partie, dimanche, le Racing Club a battu le Vélo-Sport Chartrain par 25 points à 3. Les avants du Racing ont, à maintes reprises, employé avec succès le jeu ouvert. La photographie ci-dessus nous montre une passe de Muhr à Braulat. Cette passe, qui semble faite un peu trop haut, donnera pourtant un bon résultat, car Braulat, bien placé pour pénétrer la ligne adverse, est parfaitement suivi par Puisségur et Vincent, qui continueront avantageusement l'attaque.

L'arrêt d'un dribbling.

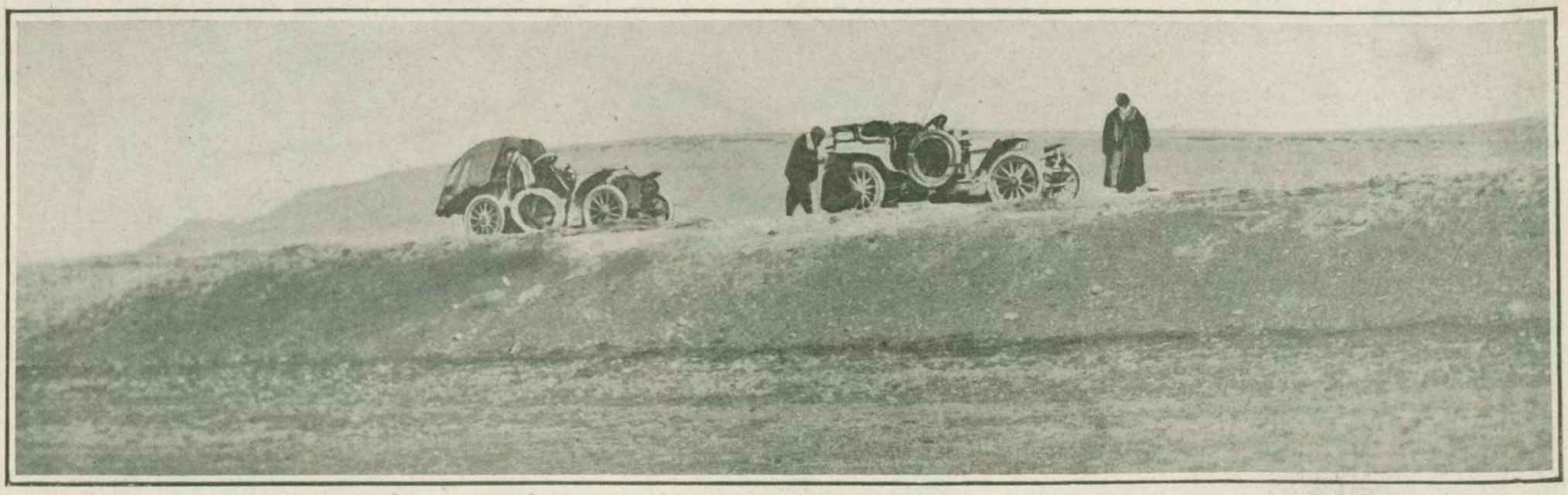
Les avants de Chartres, après avoir enfoncé la mêlée du Racing, ont commencé un dribbling. Vivès, demi racingman, arrête l'attaque adverse en se couchant sur le ballon, cependant que les avants Goy, Chappuis, Muhr et Vincent à gauche, Puisségur, Lannes, Glendining et Braulat, à droite, viennent se reformer derrière leur demi pour le soutenir et compléter la défense. Louis Faure-Dujarric arbitre la touche.

LE CHAUFFEUR ANGLAIS A. C. MACDONALD

Si la nouvelle est confirmée, le chauffeur anglais Macdonald aura accompli une performance peu banale. Un cablogramme nous apprenait, en effet, la semaine dernière, qu'il aurait couvert à Ormond-Beach le mille (1609 *mètres*) *en* 34 *secondes, faisant par conséquent plus de* 170 *kilomètres à l'heure, s'appropriant ainsi tous les records du monde. Rappelons que Baras à Ostende avait fait du* 168 *sur sa voiture Darracq.*

DANS LES SABLES DE L'ALGÉRIE

PAR LE DOCTEUR HENRI DE ROTHSCHILD



Le voyage en automobile du Dr Henri de Rothschild à travers l'Algérie. — Une halte près de Metlili (Rocher des Pigeons).

Ce n'est pas la description pittoresque d'un voyage dans le désert que je me propose de faire ici. En effet, mon but est d'exposer rapidement et de retracer aussi fidèlement que possible les difficultés considérables que l'on doit vaincre ainsi que les moyens pratiques et techniques que l'on doit employer pour sortir victorieux d'une lutte acharnée contre l'inclémence d'un sol où les caravanes et les convois n'ont fait, pour ainsi dire, que tracer une piste. Gardhaia est une importante oasis du Sud algérien, capitale d'une région spéciale : le M'zab. Ses habitants appartiennent à une secte particulière de l'islamisme et se distinguent des autres Arabes par leurs pratiques religieuses, leurs mœurs et leurs coutumes particulières : ce sont les Mozabites. Alors que la plupart des Arabes sont pasteurs ou agriculteurs, les Mozabites sont des commerçants intelligents et habiles qui ont su amasser dans leur capitale d'importantes fortunes, et qui, en émigrant dans les autres villes, y accaparent le commerce et l'industrie. Gardhaia, habitée par des sectes de dissidents encore insoumis à notre domination, mérite sans contredit d'être visitée. Mais, égarée en plein désert, à 650 kilomètres d'Alger, en dehors des lignes de communications habituelles, ravitaillée une fois ou deux par semaine par une diligence datant du siècle passé et mettant neuf jours sans arrêt à travers l'interminable ruban de plaines de sable et de plateaux rocheux, la contrée ne constitue pas à vrai dire un but de voyage enviable et très recommandable aux touristes algériens.

L'automobile en permet-elle l'accès plus facilement et ce nouveau mode de locomotion est-il plus avantageux et plus recommandable que la diligence ou que les voyages en caravanes, à dos de mulet ou de chameau? Nous laissons à nos lecteurs le soin de formuler leur opinion après la lecture des lignes suivantes.

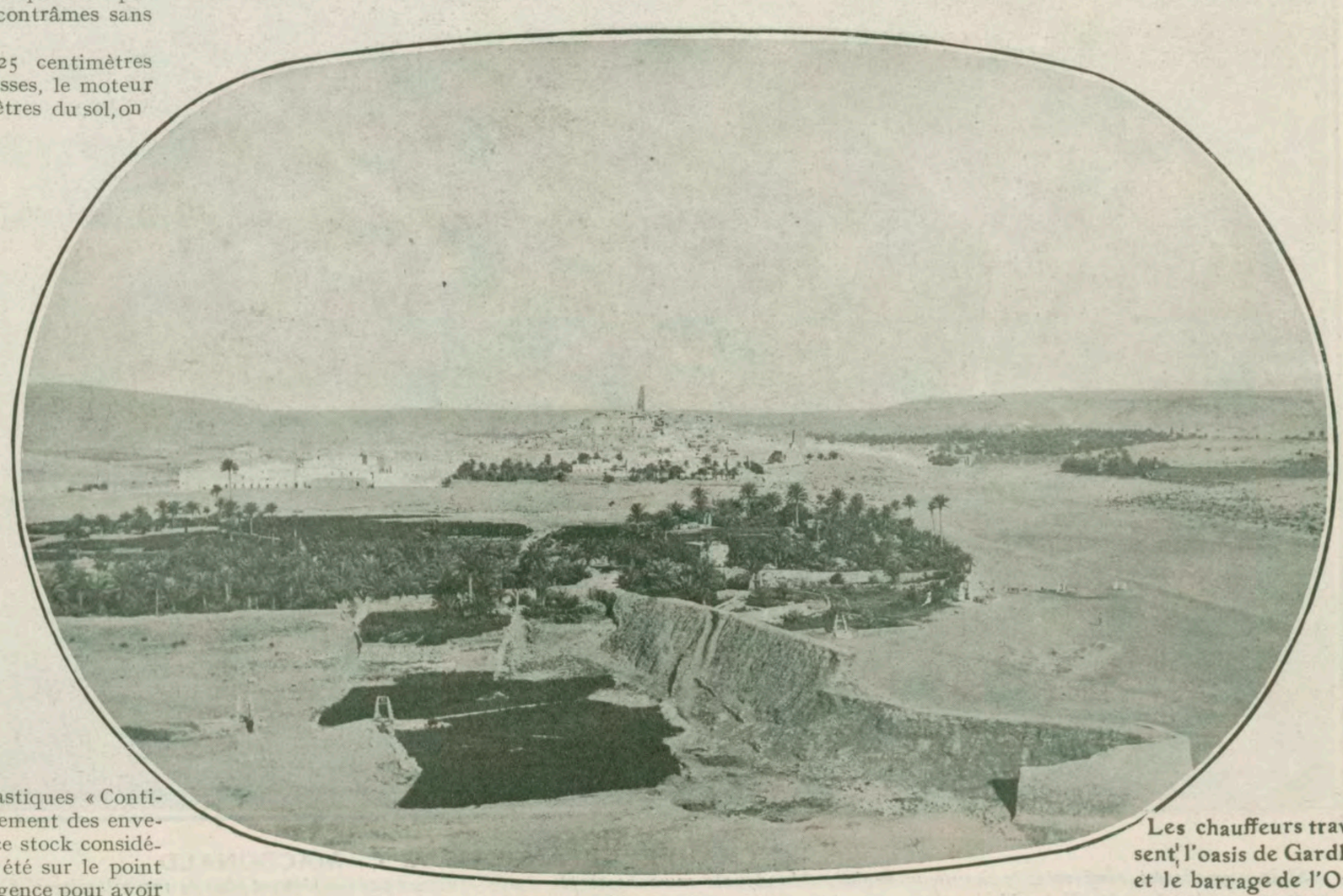
Notre voyage à Gardhaia s'est effectué avec deux voitures Mercédès de 60 chevaux. Dans l'une, gréée en tonneau, avaient pris place trois voyageurs et un mécanicien ; dans l'autre, gréée en fourgon, se trouvaient un domestique et un mécanicien. Cette dernière voiture transportait de plus toutes les pièces de rechange nécessaires aux deux voitures, essence, huile, etc., et les bagages : six cantines de voyage pesant chacune 30 kilogrammes, un panier de provisions, un sac contenant des toiles de poils de chameau, pour passer les régions sablonneuses, un réservoir d'eau de 70 litres, un assortiment complet de fortes cordes, des pelles, des pioches, etc., etc. A l'arrière étaient placés les pneumatiques, les bandages supplémentaires, les sacs de voyage, les appareils de photographie, les armes, carabines, fusils, etc., etc. Ces deux voitures Mercédès, pourtant si robustes et si régulières, ont eu souvent à subir de rudes épreuves par suite des difficultés que nous rencontrâmes sans cesse sur notre route.

Le réservoir d'essence placé à 25 centimètres du sol, les roues légèrement trop basses, le moteur et le volant n'étant qu'à 20 centimètres du sol, ont constitué un danger perpétuel, et c'est par miracle que les réservoirs n'aient pas été crevés par les rochers sur lesquels ils se sont cabossés. Grâce à la résistance de l'essieu de devant, la route était, pour ainsi dire, balayée, les grosses mottes de terre et les pierres très volumineuses étant écartées au moment du passage, l'essieu formant presque chasse-pierres.

Mode de ravitaillement. — Pour permettre un long voyage dans des régions où il est matériellement impossible de s'approvisionner en essence, nous avions pris la précaution d'envoyer des réserves dans les principaux centres que nous devions traverser. Avant le départ, 500 litres d'essence furent expédiés à Boghar, à Djelfa et à Laghouat, et nous en avions 250 dans notre voiture. De plus, nous avions emporté 8 chambres à air avant et 8 arrière, un jeu de pneumatiques arrière et avant pour chaque voiture et un en supplément. De plus, nous nous étions munis d'une demi-douzaine de guêtres élastiques « Continental » destinées à parer à l'écartement des enveloppes en cours de route. Malgré ce stock considérable de pneumatiques, nous avons été sur le point d'en manquer et d'attendre la diligence pour avoir des pièces de rechange. Heureusement, nous n'avons pas eu à déplorer pareil retard. Toutefois, nous avons cru prudent, dès notre première étape, de faire venir par la diligence des pièces d'Alger. Un premier envoi fut fait à Djelfa, un second à Laghouat. J'ajoute que nous avions eu l'idée de munir les roues d'arrière de nos voitures de pneumatiques (antidérapants) système Samson. Bien nous en prit, car ces pneumatiques firent le voyage aller et retour sans l'ombre d'une avarie.

Nous avons trouvé, à chaque étape, les quantités d'essence demandées et notre stock fut supérieur des 2/3 environ à nos besoins réels.

Provisions de bouche. — Un grand nombre de caravansérails et de postes de relais s'échelonnent sur la route jusqu'à Gardhaia et les plus espacés sont à 50 kilomètres les uns des autres ; partout on trouve gîte et nourriture. Aussi, n'avions-



Les chauffeurs traversent l'oasis de Gardhaia et le barrage de l'Oued Mélika. Vue de Mélika.

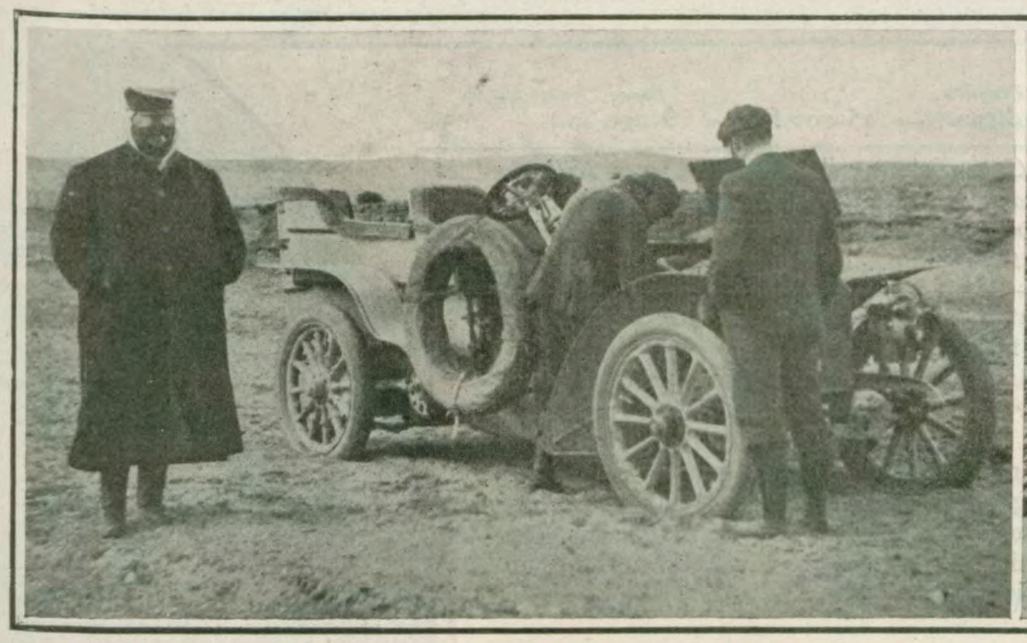
nous emporté que quelques provisions, afin de parer à toute éventualité en cas de panne ; nous avions de quoi faire un repas.

L'espace qui s'étend entre Alger et Gardhaia, point extrême de notre voyage, peut se diviser en deux parties bien distinctes. La première, comprise entre Alger et Boghar, est une route nationale bien entretenue et macadamisée ; elle suit la ligne du chemin de fer sur une distance de 130 kilomètres, jusqu'à Berrouaghïa. Cette route est très accidentée, les tournants y sont nombreux. Dès qu'on a traversé les gorges de la Chiffa, on monte à des altitudes qui varient entre 800 et 1.000 mètres. Malgré la nature excellente du sol, il est difficile de faire plus de 35 kilomètres de moyenne, même avec les fortes machines dont nous nous servions. A partir de Boghar commence le désert qui se déroule jusqu'à Gardhaia en prenant des aspects divers. Disons d'abord qu'un chemin de fer allant jusqu'à Laghouat a été depuis longtemps projeté et la ligne fut même en partie mise à exécution, mais elle n'a pas été continuée. Elle sert souvent, par tronçons, de passage aux diligences et aux charrettes et, à l'heure présente, elle se trouve en aussi mauvais état que les pistes qui lui sont parallèles ; il est parfois bon de l'éviter, car elle présente des parties infranchissables.

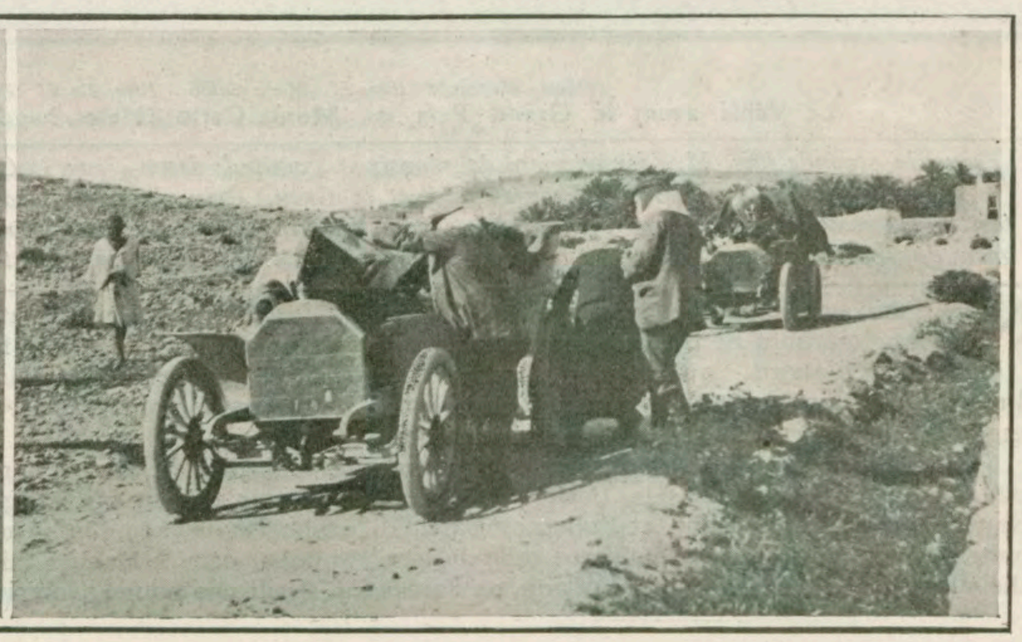
Dans l'oasis de Gardhaia.
Henri de Rothschild par 35° à l'ombre.

Dans la première partie du trajet, le terrain est sablonneux, aride, n'offrant comme toute végétation que des plantations d'alfa. Ce terrain présente un nombre infini de petits monticules ayant l'apparence des taupinières, doubles de celles que nous avons l'habitude de rencontrer dans nos chasses, et se terminant par des touffes épaisses d'alfa. Dans certaines régions, on rencontre des troupeaux de chèvres et de moutons qui viennent brouter les quelques herbes qui poussent éparses au milieu de l'alfa. De temps en temps, se dressent des collines escarpées, rocailleuses, au travers desquelles on passe en profitant de la voie du chemin de fer. 130 ou 140 kilomètres de ce genre se déroulent jusqu'à Djelfa. Les véhicules, diligences, charrettes, ont tracé dans ce sol de profonds sillons qui dessinent les pistes où l'on doit passer. Celles-ci ont environ 30 mètres de large dans les endroits passables ; on y rencontre des sortes de bas-fonds où le sol paraît être moins ferme et où les roues des lourds véhicules ont creusé des ornières plus profondes. Souvent aussi, elles se transforment en petits marais qui sèchent difficilement et dans lesquels les charrettes, en s'enfonçant, excavent encore davantage le sol. Dans ces conditions, le conducteur s'écarte de la ligne droite de 10 ou 20 mètres, soit à droite, soit à gauche. La piste prend alors l'aspect d'une bifurcation de chemin de fer ; l'on voit devant soi sept, huit et même dix pistes différentes qui labourent profondément le sol et entre lesquelles on a généralement soin de passer. Mais quelquefois ces ornières sont si rapprochées les unes des autres que la voiture se trouve d'un côté dans l'ornière et de l'autre en dehors, de telle sorte qu'il arrive fréquemment de toucher le sol soit avec le moteur, soit avec le réservoir ; cependant on ne court que peu de danger. Certains conducteurs conseillent de prendre les bas-fonds par le milieu ; c'est une erreur dont il faut se garder, car, ignorant si le sol n'est pas détrempé, on risque fort de s'enlizer. On avance ainsi péniblement et la moyenne ne peut dépasser 18 à 20 kilomètres à l'heure. Le remblai du chemin de fer, quand il suit, n'est pas meilleur en bien des endroits que les pistes. Ordinairement, les travaux d'art sont dégradés, les ponceaux s'écroulent en partie et l'on risque fort de tomber dans les ravins. Si le passage paraît insuffisant, il ne faut pas hésiter à faire machine arrière pendant quelques kilomètres et à reprendre une autre piste. On a quelquefois la chance de rencontrer la diligence, le conducteur vous renseigne alors sur l'état de la route.

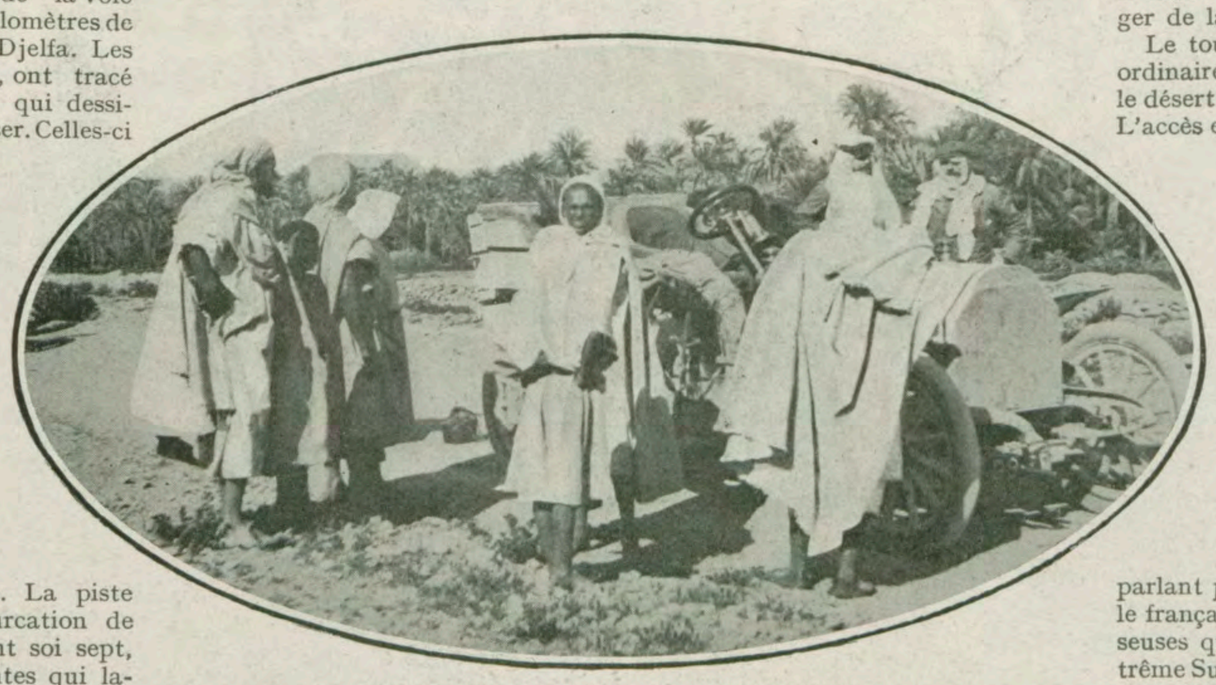
De Djelfa à Laghouat, le chemin est plus accidenté. On passe souvent dans des régions montagneuses où la circulation devient pénible. En effet, la piste est pour ainsi dire dallée de grosses pierres irrégulières formant de véritables marches. Le passage des diligences et des charrettes, qui ont à peu près le même écartement de roues, a formé un sillon dont une automobile ne peut profiter. On est obligé de rouler sur les rochers ; la voiture n'avance que par bonds successifs, les ressorts tamponnant, le volant du moteur à quelques centimètres des pierres, le réservoir d'essence souvent en contact avec les roches et menaçant de crever à chaque instant. On traverse, de temps en temps, le lit d'un torrent desséché au milieu d'énormes éboulis de roches et de galets que d'anciennes eaux ont arrondis. On se rend compte des obstacles qu'il y a à vaincre et de l'effort constant que subissent les essieux, les ressorts. De plus, il faut envisager comme imminent le danger de la rupture du réservoir.



Après le passage de l'Oued Metlili.



La halte de Berrian. — Pris dans les sables.



Vive curiosité.
Les Arabes entourent la voiture du Dr H. de Rothschild, à Berrian.

Le touriste qui visite l'Algérie se rend ordinairement à Biskra d'où il aperçoit le désert algérien s'étendant à perte de vue. L'accès en est facile, car le chemin de fer y conduit directement; le séjour y est attrayant, car les meilleurs hôtels y ont élevé des succursales ; de plus, les troupes de comédie et d'opérette y donnent des représentations pendant la saison. Au milieu de constructions mauresques, un certain nombre de maisons bâties à l'européenne détonnent singulièrement avec les vieilles murailles en terre battue de l'ancien Biskra. Dans une rue spéciale, des almées plus ou moins authentiques et parlant pour la plupart fort correctement le français y donnent l'illusion de ces danseuses qu'on ne rencontre que dans l'extrême Sud. Il faut aller à Boghar pour voir une ville arabe où les constructions européennes ne jettent pas encore une note discordante parmi l'architecture mauresque.

(*A suivre.*) Dr HENRI DE ROTHSCHILD.

LE GRAND PRIX DE MONTE-CARLO

Odon Marigold Etna II Nana Sahib Etincelle II Zingara Bereg

Le défilé avant le Grand Prix de Monte Carlo (Haies handicap. — 25.000 fr. — 3.000 m.).

Pour la seconde fois, M. Liénart vient de réussir le « coup de deux » sur la Côte d'Azur : l'an dernier, avec Killarney et Tigellin, il enleva le Grand Prix de Nice et le Grand Prix de Monte-Carlo ; cette année, Le Matin et Nana Sahib ont fait à nouveau triompher ses sympathiques couleurs dans ces deux belles épreuves. Quand on commence l'année par un gain dépassant 125.000 francs, on a bien des chances de tenir la tête de la liste des propriétaires gagnants.

NANA Sahib va réhabiliter le pur sang anglo-arabe ! Où est le temps où les entraîneurs prétendaient que le meilleur des anglo-arabes ne pouvait guère ramasser dans son année plus de 30.000 francs ! !

Qu'est-ce, d'abord, qu'un anglo-arabe ? Certains se figurent que l'anglo-arabe ne peut être que le produit d'un pur sang anglais et d'un pur sang arabe ; mais il est aussi le produit de cet accouplement sailli par un pur sang anglais ou par un pur sang arabe, ou inversement.

Nana Sahib, par Roitelet et Namira, si l'on examine son pedigree, plus de sang anglais que de sang arabe ; Roitelet est un pur sang anglais par Bocage et Rosée ; et Namir est un pur sang anglo-arabe : elle est par Alger et Namouna, par Coran, arabe, et Eolie, par Bagdaldi, arabe. En élevage, l'influence de la mère est pour le moins, quoique prétendent certains, aussi grande que celle du père. Roitelet, père de Nana Sahib, a toujours été considéré comme un cheval de mérite, et les haras nationaux, en l'achetant, firent une bonne acquisition.

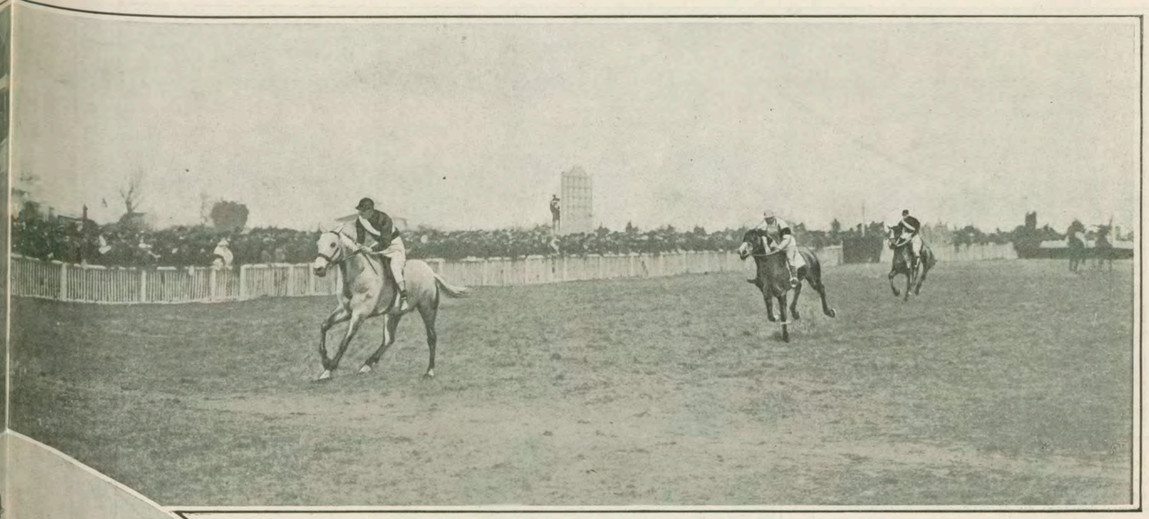
Le défilé avant le Grand Prix de Monaco.

En tête, Tuticau, arrivé 2e, puis Dorion, Hipparque, Moulin Neuf, Violon II, etc.

Nana Sahib.

L'anglo-arabe gris, par Roitelet et Namir, à M. Ch. Liénart ; entraîneur, Ch. Carter ; jockey, Chapman ; rentrant au paddock, après sa victoire dans le Grand Prix de Monte-Carlo.

LE GRAND PRIX DE MONACO



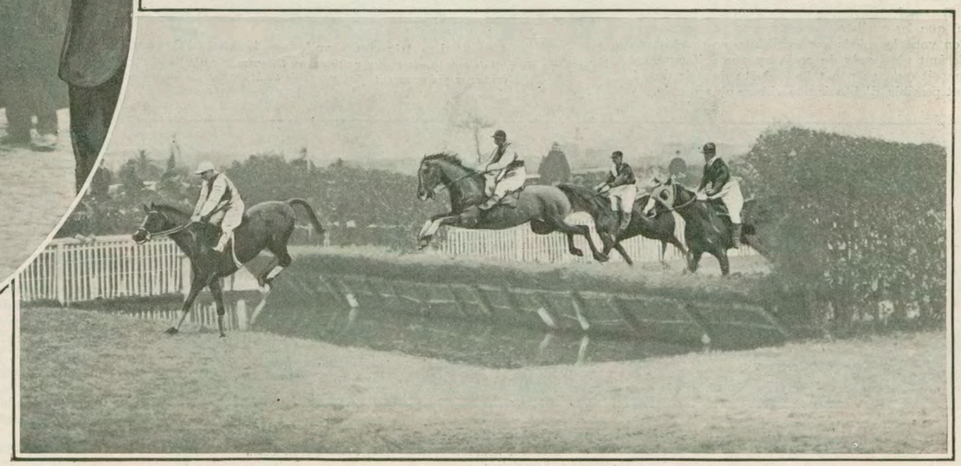
Nana Sahib Marigold Etna II

L'arrivée du Grand Prix de Monte-Carlo.

Enfin nous eûmes un beau dimanche, aussi l'hippodrome de Nice avait-il repris l'aspect de ses grands jours pour le Grand Prix de Monaco. Cette épreuve, moins importante comme allocation que le Grand Steeple de Nice, a présenté peut-être au point de vue du sport un plus grand intérêt ; on attendait avec impatience la rencontre de Violon II et de Tuticau, il est vrai que le cheval de M. Douvreleur avait quatorze livres de moins à rendre à l'anglo-arabe de M. Liénart.

QUEL cheval inégal que ce Violon II ! Alors que son entraîneur compte absolument sur lui, alors que Campbell se croit sûr de la victoire, ou bien il se dérobe, ou bien il culbute, ou bien il n'arrive même pas dans les trois premiers. La partie était belle pour lui dimanche dans le Grand Prix de Monaco, et cependant Barresse comme Campbell n'avaient en lui qu'une confiance médiocre. L'écurie Liénart, si heureuse sur le littoral, gagnante déjà de cette même épreuve l'an dernier avec Sautoir et en 1902 avec Lieutenant, avait mis en ligne deux de ses bons chevaux : l'anglo-arabe Tuticau, second du Grand Steeple, et Dorion qui s'améliore à chaque exhibition. Mais Tuticau se trouvait cette fois dans des conditions de poids plutôt désavantageuses vis-à-vis de Violon II ; les deux chevaux n'étaient plus qu'à dix livres d'écart. Si le poids s'est fait sentir pour Violon II dans le Grand Steeple, il a également coûté à Tuticau la place de premier dans le Grand Prix de Monaco. Malgré l'énergie déployée par Chapman, le gris a succombé sous ses 71 kilos d'une demi-longueur seulement.

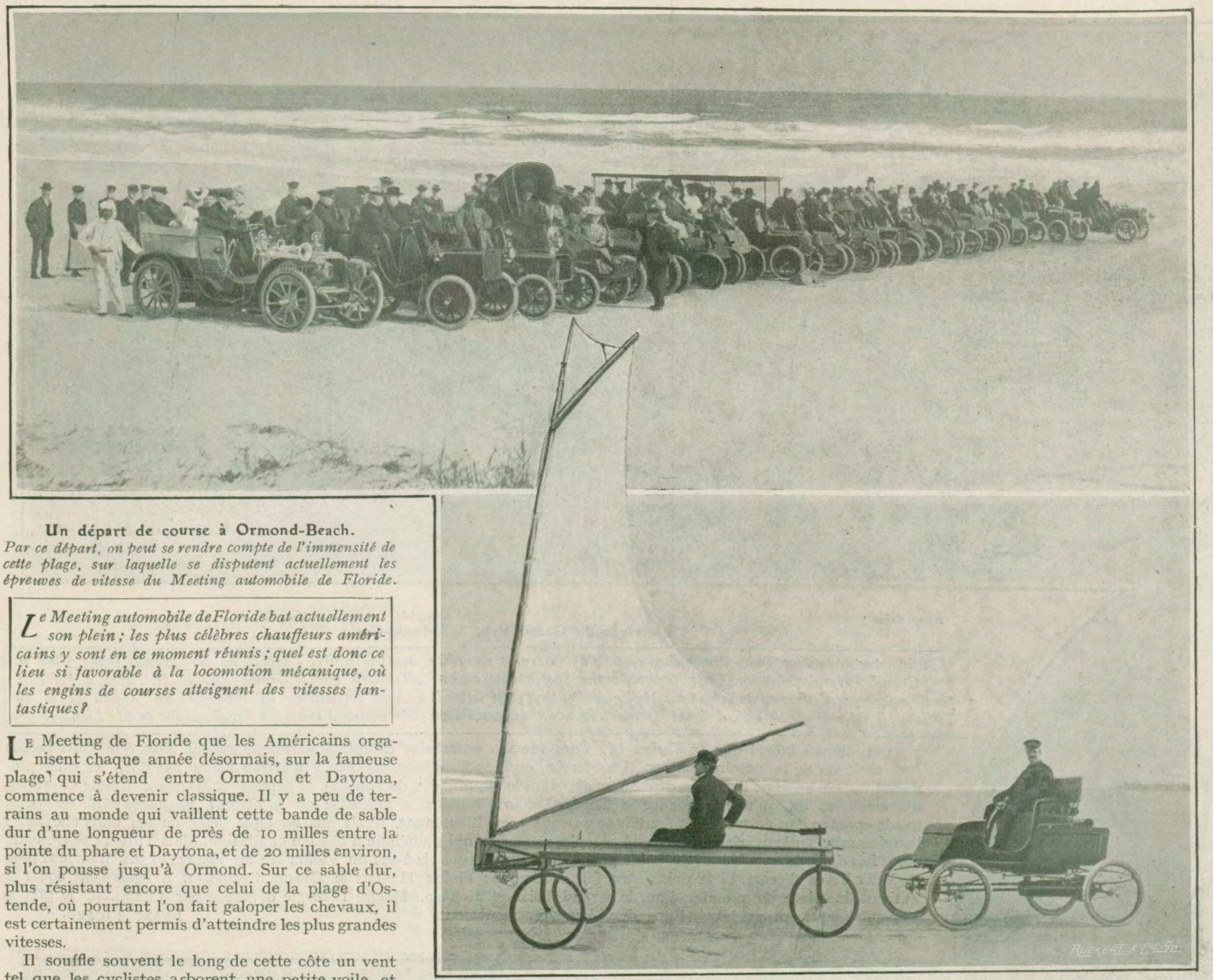
FRANC PICARD.



Le saut de la rivière dans le Prix de Menton.

En tête, saute Souvenir Impérial, arrivé 2e ; au-dessus de la haie, Esperanza, arrivé 1re ; derrière, Foin Coupé et Athlihuayen.

LE MEETING D'ORMOND-BEACH



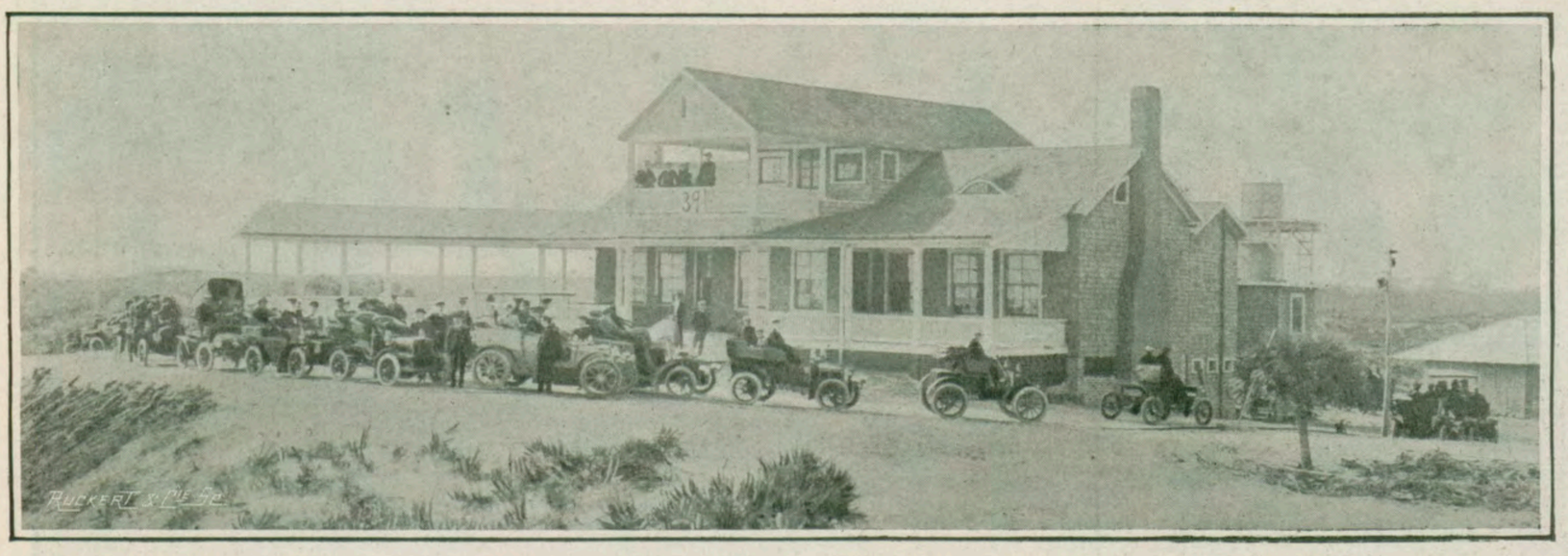
Un départ de course à Ormond-Beach.
Par ce départ, on peut se rendre compte de l'immensité de cette plage, sur laquelle se disputent actuellement les épreuves de vitesse du Meeting automobile de Floride.

Le Meeting automobile de Floride bat actuellement son plein ; les plus célèbres chauffeurs américains y sont en ce moment réunis ; quel est donc ce lieu si favorable à la locomotion mécanique, où les engins de courses atteignent des vitesses fantastiques?

Le Meeting de Floride que les Américains organisent chaque année désormais, sur la fameuse plage qui s'étend entre Ormond et Daytona, commence à devenir classique. Il y a peu de terrains au monde qui vaillent cette bande de sable dur d'une longueur de près de 10 milles entre la pointe du phare et Daytona, et de 20 milles environ, si l'on pousse jusqu'à Ormond. Sur ce sable dur, plus résistant encore que celui de la plage d'Ostende, où pourtant l'on fait galoper les chevaux, il est certainement permis d'atteindre les plus grandes vitesses.

Il souffle souvent le long de cette côte un vent tel que les cyclistes arborent une petite voile, et s'en vont les pieds sur les pédales en roues libres. Ils font ainsi près de 20 kilomètres à l'heure. On conçoit qu'avec une telle tempête dans le dos, il soit possible d'obtenir une vitesse plus grande.

Les tricycles à voile sur la piste d'Ormond-Beach.
La force du vent de mer permet aux voitures ou tricycles à voile de rouler à grande vitesse sur cette plage immense qui ne mesure pas moins de 32 kilomètres de long et 100 mètres de large.



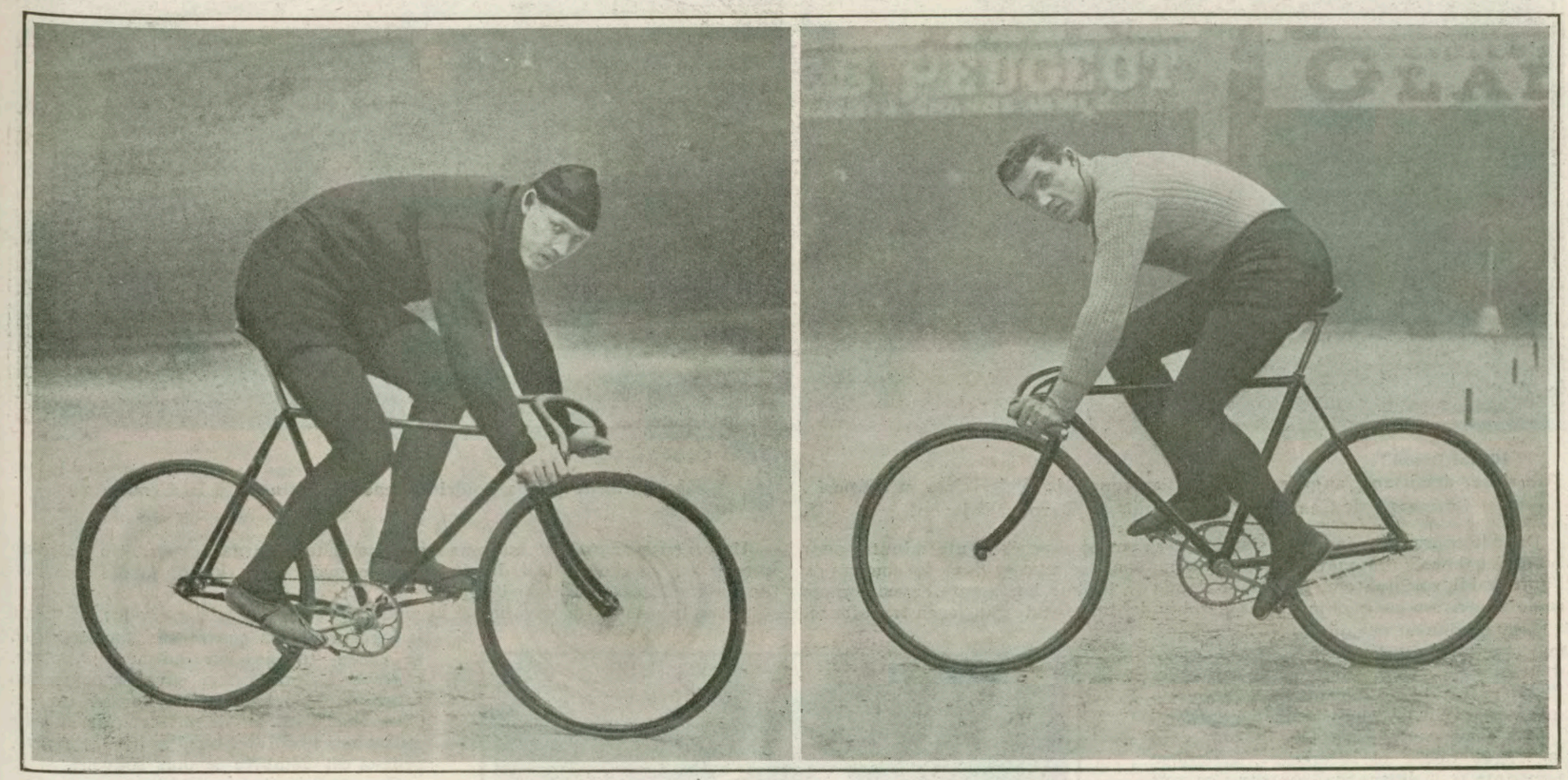
Le Meeting d'Ormond-Beach.
Avant la course, les voitures de touristes défilent devant le nouveau pavillon de la Florida-East-Costa Automobile Association.

Il y a là-bas toute une pléiade de chauffeurs hardis et adroits ; il y a également des voitures très rapides, dont la plus vite semble certainement être la 6-cylindres Napier dirigée par Macdonald.

Aussi, ne sommes-nous pas étonnés de lui voir faire là-bas des temps extraordinaires. Dans un essai, privé il est vrai, et dont le chronométrage n'avait rien d'officiel, la 6-cylindres de Macdonald aurait couvert le mille en 34 secondes. Ceci représente 170 kil. 400 à l'heure et bat le temps établi par Baras à Ostende.

GEORGES PRADE.

Une Course à l'Américaine au Vélodrome d'Hiver



Doerflinger, vainqueur, avec Dupré, de la course à l'américaine.

Dupré, vainqueur, avec Doerflinger, de la course à l'américaine.

Le Vélodrome d'Hiver nous a donné dimanche dernier une course à l'américaine à laquelle prirent part dix-huit équipes. Dans ce genre d'épreuve les coureurs allient leurs efforts deux à deux, paraissant en piste chacun à leur tour, se relayant à volonté au gré de leurs intérêts combinés et additionnant leurs distances respectivement parcourues dans un total unique L'équipe Doerflinger-Dupré est sortie victorieuse de cette intéressante épreuve.

Comment on élève un Cheval de Taureaux

Poulain de deux ans. Type de dos bien conformé.

(Clichés Chauffard.)
Un beau poulain croisé arabe.

L'Elevage de l'Étourneau à Viret et Cie, en Camargue.

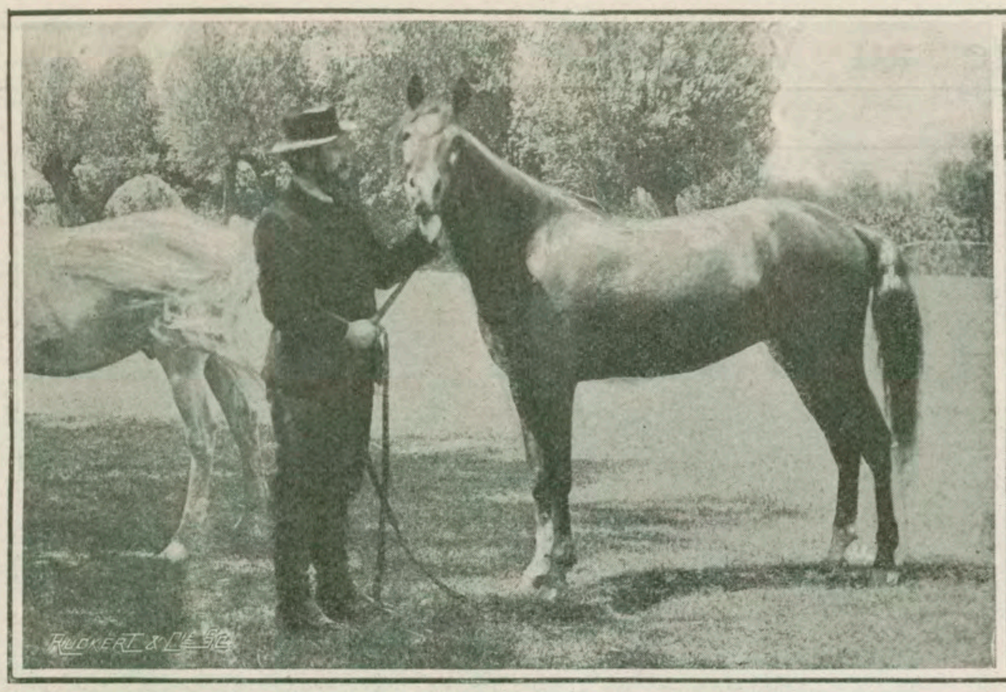
Nous avons vu dans nos précédents articles sur l'élevage du « cocardier » et du toro de combat, *en Camargue, qu'un cheval spécial était indispensable aux manadiers pour manier avec un minimum de difficultés et de dangers leurs indociles pensionnaires. Cet intelligent collaborateur appartient-il à une race catalo-guée, est-il le produit d'une culture déterminée, naît-il avec des qualités héréditaires que l'on met seulement en valeur, ou bien est-il l'heureux bénéficiaire d'une savante éducation ? C'est ce que nous allons essayer de tirer au clair aujourd'hui dans l'article qu'on va lire.*

Dans son *Mémoire sur les chevaux de Camargue*, paru en 1807, M. Truchet dépeint ainsi ces animaux : « Leur tête est carrée, leur chanfrein est plus souvent enfoncé que busqué, leur encolure est droite, leurs hanches sont longues ; on en trouve presque la moitié qui ont la croupe de mulet. Ils ont le canon droit et fin, le manteau généralement de couleur blanche, ou pour le moins gris-blanc, les oreilles courtes, bien placées, de grands et beaux yeux, les naseaux relevés et ouverts, la bouche peu fendue et assez de barbe, la crinière mince, le crin extrêmement fin, le poitrail petit, l'avant-bras sec et nerveux, le genou large, le canon très délié, le jarret croche, le tendon d'Achille grêle, le boulet large, le paturon court, le sabot petit, rond et très dur au point de se passer de fer. »

Ajoutons qu'ils ont le garrot bas, plus bas que la pointe de la croupe et entre elle et lui se trouve comme une sorte de dépression anguleuse très caractéristique. Ce défaut typique et tenace que nous avons essayé de mettre en valeur sur nos photographies ne disparaît qu'après de longs croisements.

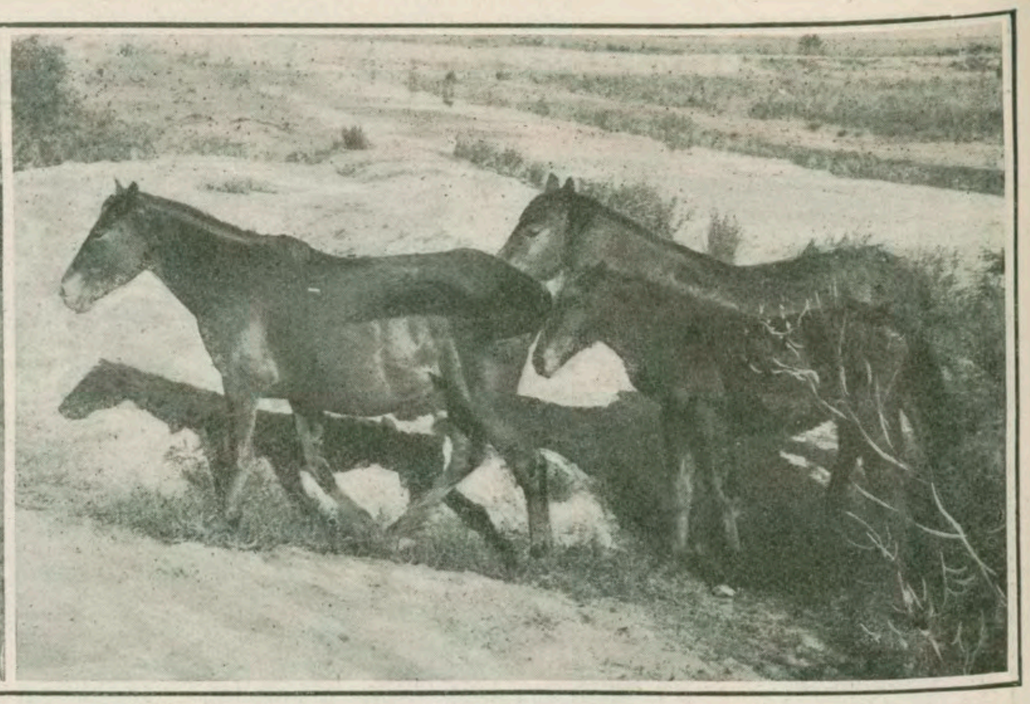
Hardis, intrépides, pleins de feu, d'une légèreté et d'une vélocité peu communes, ils excellent dans la volte, galopent près de terre et sont d'une rare sobriété. Ils sont de plus d'une énergie et d'une endurance peu communes. Pour donner une idée de ce qu'ils peuvent rendre, rappelons qu'il y a cinquante ans à peine les fermiers de Camargue les utilisaient encore pour le foulage des grains, travail des plus pénibles, non seulement par sa durée, mais encore parce qu'il s'effectuait au moment des grandes chaleurs.

Dès la pointe du jour, vers 3 heures du matin, les chevaux montaient sur les gerbes posées verticalement l'une à côté de l'autre. Ils y restaient jusqu'au coucher du soleil, jusque vers 7 heures du soir, ayant marché ou trotté toute la journée, la tête et le dos émergeant seuls de la paille.



(Cliché Dussol.)

Pescaluna, demi-sang anglais, à M. Bouzanquet de Balestrier, et *Malarte*, pur sang de Camargue, au marquis de Baroncelli-Javon.



(Cliché Chauffard.)

Une jument et ses poulains dans les plaines de la Camargue.

Dans le courant du jour, ils s'étaient seulement reposés trente minutes pour boire, à 9 heures du matin, et une heure pour se reposer dans le courant de l'après-midi, soit quatorze heures et demie de fatigue harassante, avec comme seule nourriture les quelques épis dérobés de droite et de gauche en travaillant.

Leur origine est presque aussi obscure que celle du taureau de cette contrée. Cependant, leur robe, leur forme, leurs qualités et l'histoire plaident à notre sens victorieusement en faveur de leur ascendance barbe.

Des chevaux de cette race, ils possèdent la longue queue et la crinière, la croupe tombante et le dessus mal soutenu : ce sont des signes suffisamment caractéristiques pour nous donner à penser que nous sommes en présence du vieux cheval sarrasin, dégénéré faute de soins, métissé à coup sûr, mais très reconnaissable encore.

Suétone raconte, d'ailleurs, et cela vient à l'appui de notre opinion, que Flavius Flaccus, venu en 626 s'établir dans les environs d'Arles, introduisit dans cette région les chevaux arabes ou numides, dont le nombre s'accrut ensuite par l'établissement de la colonie Julia.

D'autres pensent, au contraire, que la race est aborigène et que le sol, la qualité des plantes et le climat donnent à ces animaux les propriétés qu'ils possèdent.

D'autres encore ont voulu voir dans son type le type belge, et d'autres aussi le cheval de l'époque quaternaire de Solutré.

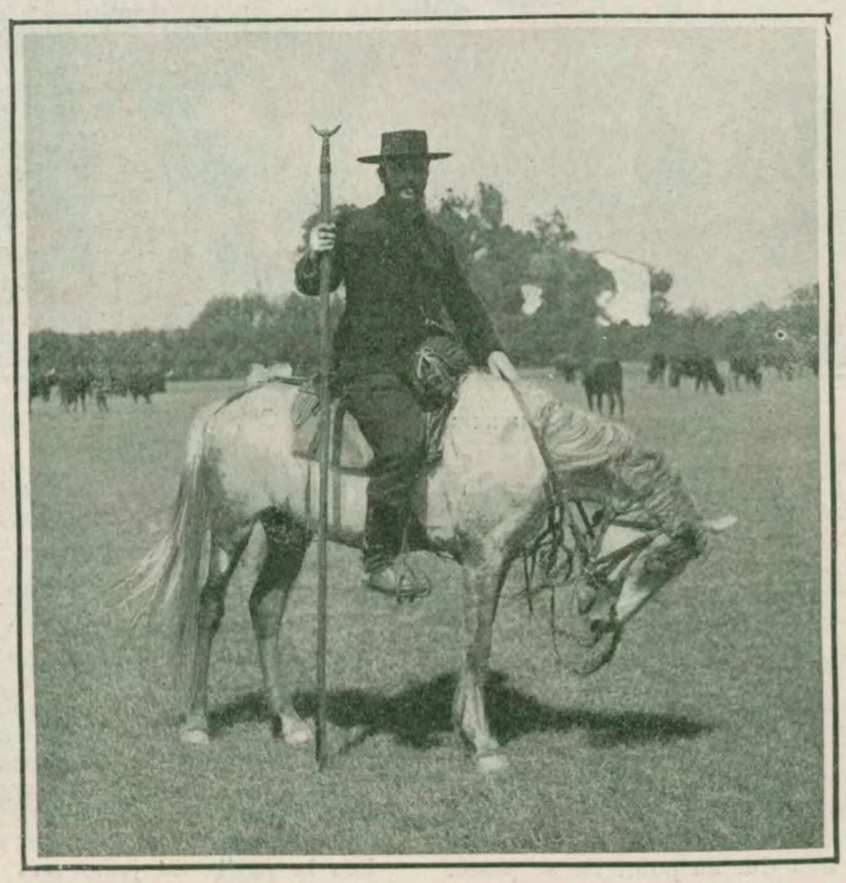
Le système d'élevage presque uniquement employé en Camargue aujourd'hui est le système du haras demi-sauvage. Nuit et jour, chevaux et juments sont libres sur les prés ; ces dernières ignorent le cavalier toute leur vie; quant aux mâles, ils ne sont touchés que le jour où commence leur dressage... à quatre ans; autrefois, on attendait même un peu plus.

Dès qu ils ont atteint l'âge voulu, on pousse les poulains dans la cour d'une cabane, on leur jette le lasso, on les entrave et on les met à l'écurie. Là, ils s'habituent peu à peu au commerce de l'homme, et au bout de quelques jours, on leur attache sur le dos la lourde selle camargue, au pommeau et au troussequin élevés, sans boucles aux sangles qui sont fixées directement à des anneaux, ornée d'étriers fermés sur le devant et pesants, qui ont quelque ressemblance avec ceux qui adornent les selles arabes; on leur passe ensuite la bride.

On verra par nos photographies que celle-ci ne possède qu'un mors et pas de filet. L'obligation pour les guardians de manier « lou ferri » d'une main et de conduire leur monture de l'autre, les empêche de pouvoir se servir utilement de quatre rênes; celles de filet auraient une action insuffisamment énergique pour arrêter net le cheval au galop, ou pour le faire tourner sur place, au moment où il est lancé à toute allure. Ce sont là, cependant, autant d'exercices auxquels les guardians doivent rompre leur monture pour pouvoir efficacement « travailler » leur terrible bétail.

(Cliché Redarès.)

Cheval camargue entravé : les "guardians" enlèvent leur selle seulement lorsque leur monture n'est plus en sueur.



(Cliché Dussol.)

Cheval camargue, au marquis de Baroncelli-Javon, dressé pour le "travail des taureaux", et monté par notre collaborateur Bouzanquet de Balestrier.

Un caveçon auquel est fixée une longe complète le harnachement. Un guardian monté sur un cheval déjà dressé prend en main cette longe, tandis que l'un de ses collègues enfourche l'élève.

Alors, la science de cavalier des « vaqueros » provençaux se révèle ; de toute la vigueur de ses quatre ans, l'animal rue, se cabre, tourne sur lui-même, pointe, cherche à écraser son cavalier contre un arbre ou s'abat ; dans ce dernier cas, si l'écuyer a l'adresse de se retrouver en selle au moment où d'un bond la bête se relève, celle-ci est domptée le plus souvent.

Ces renseignements généraux sont les seuls intéressants au point de vue tauromachique.

Il nous paraît cependant indispensable, pour terminer ce croquis de Camargue, de dire quelques mots de l'élevage pratiqué « sur le pays » en vue du commerce et de la remonte.

La race camargue pure ne pourrait pas être employée couramment en dehors des manades, si des croisements appropriés ne venaient modifier ses défauts physiques, tout en conservant et en développant ses qualités.

Les imperfections contre lesquelles nos manadiers ont surtout à lutter sont le défaut de taille et la couleur blanche de la robe trop visible en temps de guerre.

Pour parer au premier inconvénient, ils ont pris le soin de choisir des juments au coffre le plus grand possible : c'est d'ailleurs la seule façon d'arriver au résultat ambitionné, car il est avéré que la taille du mâle et de la femelle n'a aucune influence sur la taille du rejeton ; tandis que plus le fœtus a de place dans le ventre de la mère, plus son développement s'affirme, plus le futur poulain a de chances d'être grand et vigoureux. C'est à Arles que se trouve le dépôt de la remonte où tous les propriétaires de la région viennent faire saillir leurs poulinières ; c'est là que l'Etat fait acheter les chevaux pour la cavalerie légère et pour les officiers d'infanterie.

Les juments « poulinent » tous les ans, et neuf jours après leur mise bas on les ramène à Arles avec leur poulain, pour les faire saillir à nouveau, ce qui fait que lorsqu'elles élèvent leur petit elles sont en train d'en concevoir un autre.

On peut aisément deviner l'état d'affaiblissement auquel ce régime conduit fatalement l'animal qui le subit. Aussi les éleveurs améliorent-ils sensiblement l'hygiène et les soins dont ils entourent leurs pensionnaires. Ils enferment les poulains tout l'hiver dans la cour des cabanes et ne les relâchent dans les prés qu'au printemps ; ils y demeurent alors jour et nuit.

A trois ans, ceux qui ont la robe et la taille réglementaire, 1 m. 48 au moins, sont envoyés à la remonte; ceux que l'on a conservés sur le pays sont montés un an plus tard.

MOSCA ET BOUZANQUET DE BASLESTRIER.

GYMNASTIQUE ET GYMNASES

Les Sociétés dites « de gymnastique » fort nombreuses en France — 1083 au premier janvier dernier, — sont pour la plupart dans une période de complète transformation.

La cause déterminante de cette évolution nécessaire est toute entière dans cette préférence définitivement marquée des adolescents pour tout ce qui est « exercice de plein air » *Soyons certains que quelques mouvemente raisonnés, faits dans un air pur et sous un gai soleil, vaudront mieux que le plus acrobatique exercice exécuté dans une atmosphère de poussière.*

L'air d'un gymnase.

L'air atmosphérique pris dans un gymnase est chargé d'une quantité énorme de poussières. Avec un grossissement de 500 diamètres, on aperçoit des débris animaux, végétaux et minéraux de toutes sortes.

Je ne me souviens plus du nom de cet hygiéniste célèbre qui, dans une conférence humoristique et savante tout à la fois, classait d'amusante façon les exercices physiques auxquels s'adonne la jeunesse, en «sports de plein air » et « sports d'air confiné ».

Pour cet éminent conservateur de l'espèce humaine, les exercices physiques avaient un but primordial, essentiel : produire la « soif d'air ». « Vous ne sauriez croire, disait-il, combien ce besoin de respirer, souvent provoqué et surtout largement satisfait, a de retentissement sur les grandes fonctions de l'économie. »

« Nous savons, ajoutait-il, comment produire cette « soif d'air » : les sports sont nos plus puissants moyens d'action! Mais comment devons-nous la satisfaire ? Où convient-il de « ventiler » le poumon ?

« Permettez-moi, messieurs, de vous assurer que, si les uns s'en vont prendre leur « bol d'air » à la campagne, en pleins champs ou en pleins bois, là où l'atmosphère est le plus ensoleillée, partant le plus pure, les autres préfèrent avaler leur « lampée d'air » dans quelque réduit exigu et triste, sombre et humide, par exemple dans quelque gymnase bien clos, insuffisamment éclairé et toujours mal aéré.

« Pendant que les uns se désaltèrent, comme le blanc mouton de la fable, dans l'onde pure, les autres s'abreuvent, comme le pustuleux crapaud, dans la fange du cloaque ! »

Et tout l'auditoire, composé en grande partie d'éducateurs, instituteurs, professeurs et gymnastes, de rire et d'applaudir à cette comparaison osée.

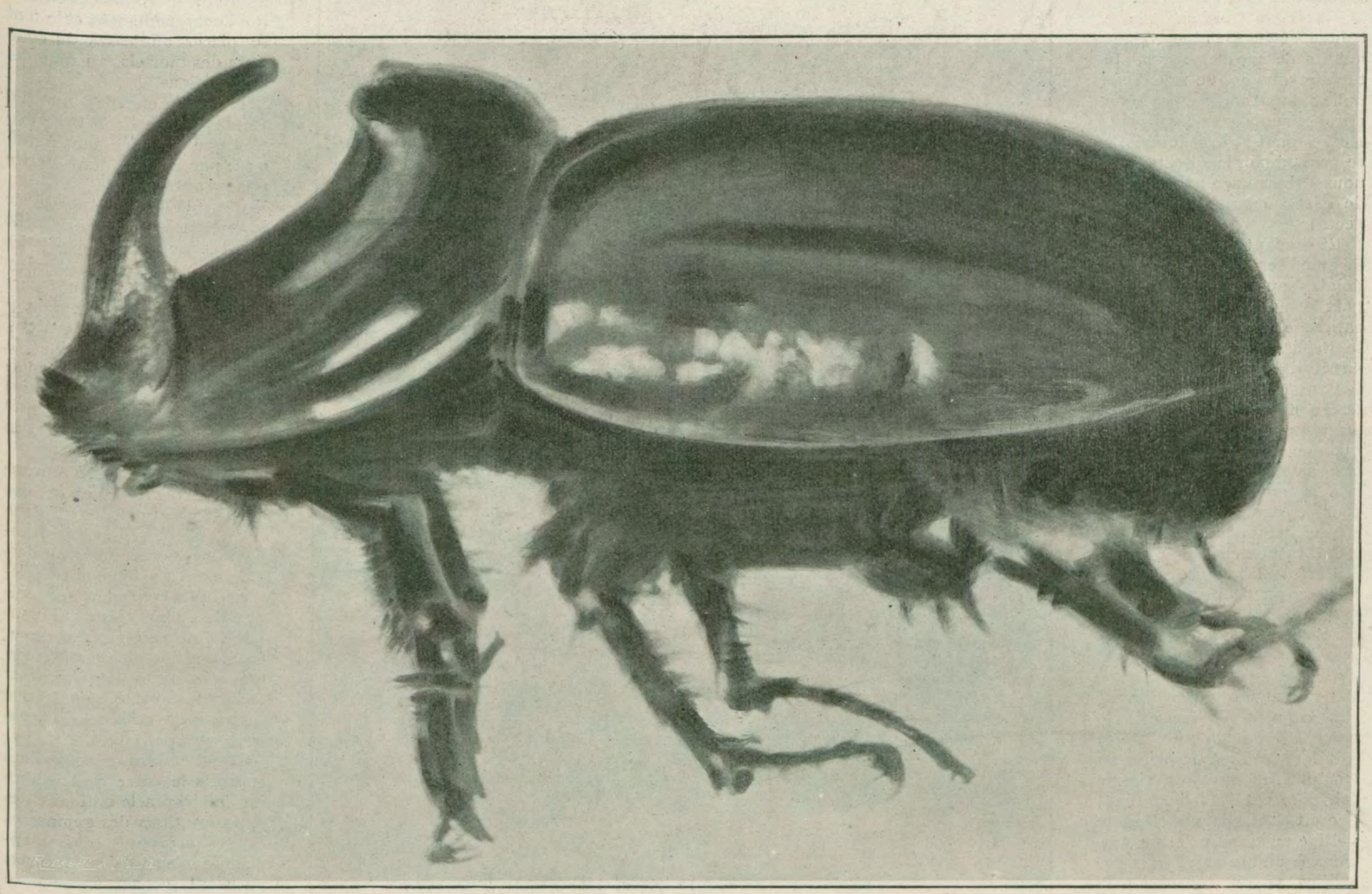
L'air d'un gymnase.

Lorsque le microscope permet d'atteindre un grossissement de mille diamètres, on distingue dans l'air puisé dans un gymnase une infinité de bacilles et de bactéries des plus dangereux.

Ce préambule de conférence sur les jeux de plein air me revint en mémoire, lorsque j'entrai, l'autre jour, dans un de nos plus anciens gymnases dont la vogue, aujourd'hui presque éteinte, fut des plus grandes il y a quelque trente ans.

Une odeur de « renfermé » flottait dans l'air attiédi par le souffle chaud et écœurant d'un calorifère souterrain ; une poussière épaisse emplissait la salle et faisait pétiller la flamme de deux becs de gaz brûlant dans les coins obscurs où ne pouvait pénétrer la pâle clarté du jour.

Dans cette sorte de pénombre due au vitrage jauni et encrassé de la



L'Oryctes Nasicornis.

C'est de ce nom scientifique qu'est baptisé le rhinocéros des tanneries, hôte habituel de la sciure des gymnases, où il se multiplie en toute sécurité. Pour rendre plus nets les détails de ce coléoptère, nous l'avons représenté grandi environ 10 fois.

toiture, une quinzaine d'adolescents en culotte de toile et maillot de coton gymnastiquaient à plaisir.

A peine. avais-je fait quelques pas, comme à regret, dans cette salle de gymnastique d'aspect si peu attirant, que je m'entendis héler :

« Dis donc, est-ce que tu connais cet animal-là? » me criait l'ami R... qui, dans un coin du gymnase, se tenait consciencieusement accroupi sur les talons, la tête penchée vers le sol, visiblement intrigué par la présence insolite d'un être mystérieux placé entre ses pieds.

Je m'approchais. Un superbe coléoptère, aux élytres d'un brun roux, aussi luisants qu'un marron d'Inde, au corps trapu et aux pattes larges, la tête surmontée d'une forte corne arquée et menaçante, déambulait pesamment, inhabile et mal à l'aise sur la tannée qui garnissait le dessous d'un portique.

C'était l' « oryctes nasicornis », l'inoffensif rhinocéros des tanneries.

« Ah! non, c'est dégoûtant de rencontrer « ça » dans un gymnase qui s'intitule gymnase moderne, pourvu du dernier confort! proféra R... en se relevant, l'air très fâché.

« Voilà le troisième que je trouve cette semaine rôdant autour de mes chausses. Je t'avoue que je ne me sens nulle sympathie pour ces bêtes affreusement cornues, venimeuses peut-être, et je vais de ce pas sommer le directeur de nous débarrasser, au plus tôt, de ces commensaux suspects! »

Et prenant à peine le temps de me serrer le bout des doigts, sans attendre de ma part le moindre mot d'explication, le trop scrupuleux R... se précipita dans le bureau directorial.

Pauvre rhinocéros! pensai-je. Tu es bien inoffensif malgré ton aspect redoutable! Et, quoique tu portes sur le nez une arme effrayante, je te sais le moins dangereux de tous les habitants de cette sciure immonde où paisiblement tu cherches ta pâture!

Hélas! la sciure, débris d'écorce ou de bois où se métamorphose l' « oryctes nasicornis » est toujours l' « accessoire » nécessaire du gymnase.

Il faut un sol mou, ne portant pas coup. pour recevoir le corps, lors d'une chute, que ce soit dans un saut périlleux au tremplin ou dans un simple échappement à la barre fixe! Oserait-on risquer une élégante voltige au trapèze ou un gracieux équilibre aux barres parallèles, si on conservait la crainte de choir sur l'asphalte, le macadam ou la terre durcie?

N'oublions pas que la gymnastique athlétique, acrobatique, comprend toujours ces divers exercices, et que les vieux appareils, que nous ont valus, il y a quatre-vingts ans, les théories du père Jahn, font toujours partie des engins indispensables au prompt développement des pectoraux et à l'accroissement du biceps!

Ajoutons même que cette gymnastique est toujours la préférée des jeunes gens et, bien que la suédoise ou la rationnelle soient quelque peu pratiquées dans toutes nos sociétés, elles ne sont toujours acceptées qu'avec fort peu d'enthousiasme.

« Que voulez-vous? on ne brille pas avec un exercice qui ne semble exiger ni force, ni adresse! me déclarait avec franchise un excellent gymnaste. On ne soulève pas les bravos unanimes de la « galerie », en allongeant son corps dans l'attitude d'un Discobole ou d'un Achille combattant!

« Tandis qu'un « soleil » à la barre fixe, une « planche avant » au trapèze, ou encore un majestueux équilibre aux parallèles, valent à son auteur des applaudissements flatteurs qui l'encouragent et l'incitent à l'effort toujours recherché dans l'exercice! »

Mon gymnaste aurait pu ajouter : « Applaudissements qui l'enorgueillissent et le font se placer au-dessus du commun des mortels, au rang des « champions ».

C'est là, en effet, une des raisons d'être de cette gymnastique sportive tant pratiquée par les uns, tant décriée par les autres.

C'est là l'unique cause de la présence de cette couche de tannée, royaume des « oryctes nasicornis » qui y vivent tranquilles avec leurs inférieurs sujets, les micro-organismes de toutes espèces.

On ne peut s'imaginer la quantité prodigieuse de moisissures, de champignons infectieux, de ferments, de bactéries qui pullulent dans la sciure du gymnase.

« Quoi d'étonnant à rencontrer des microcoques et des bacilles de tous genres dans cette boîte à ordures de grandes dimensions? déclarait dernièrement un hygiéniste célèbre. » Et la boutade d'un moniteur de gymnastique qui assurait qu'on ne pouvait trouver nulle part de plus gigantesque crachoir, ne peut qu'affirmer davantage cette pensée que « dans un gymnase, les microbes sont chez eux ».

Il est certain qu'en maints endroits le carré de la sciure est le réceptacle ordinaire des expectorations des gymnastes et des balayures des planchers avoisinants sur lesquels on vient secouer en cadence la semelle de souliers tout imprégnés des poussières et des gadoues de la rue.

PIERRE LE GAEL.

Un gymnase municipal.

Un ancien marché construit sous l'Empire et transformé en gymnase. Aussi peu fait pour cette destination que pour la première, triste, sombre, on lui a imposé un décor d'agrès et d'appareils et un tapis d'inévitable et inutile sciure de bois, réceptacle de poussières et de microbes.

Aux arènes d'Arles.

Ici, les appareils ne sont pas les uns sur les autres, les hommes profitent de la gymnastique respiratoire, et la néfaste sciure de bois est remplacée par des copeaux faciles à changer.

LA *CONQUÊTE DE L'AIR* A L'AMBIGU

LA *CONQUÊTE DE L'AIR* A L'AMBIGU-COMIQUE

Pour la première fois un aéroplane voyait le feu de la rampe ; les essais n'ont pas été très encourageants. La Conquête de l'Air *n'a pu avoir plus de six représentations, et pourtant un des protagonistes les plus enragés du vol plané y avait collaboré sous le pseudonyme d'A. Giry, et les principales personnalités du monde automobile s'y retrouvaient représentées sous les traits du marquis de Lyon, Santa-Fé, le général Tancrède, etc.*

DU TOBOGGAN AU BOB-PHÉNIX

Durant ces dernières années, les sports d'hiver se sont développés d'une façon considérable. C'est ainsi qu'à Leysin, en Suisse, il nous a été donné d'assister à des courses de luges, de bobsleighs, skis, des concours de patinage, des gymkhanas sur glace, qui tous très suivis ont obtenu le plus éclatant succès. Ce sont des sports passionnants au plus haut degré, par l'impression de vitesse vertigineuse et la griserie d'air qu'ils font ressentir.

Leysin, 21 janvier.

Les courses de 1905 ont été particulièrement réussies. De nombreuses équipes de bobsleigh y ont pris part et l'on a pu admirer la vitesse remarquable du « bob de Leysin ». Les différents teams engagés ont fait preuve d'un entraînement de premier ordre et les résultats ont démontré que la performance de chacun d'eux était à peu près de valeur égale.

Tous les jours, des caravanes de lugeurs dévalent la piste, et c'est à la fois une grande distraction pour les participants et les assistants. Aux courses de cette année, des prodiges de vitesse ont été obtenus par les meilleurs amateurs.

Les toboggans primitifs.

Ces toboggans sont en bois et à une place seulement. Le conducteur se dirige à l'aide de ses pieds et freine au moyen de deux bâtons.

La couche de neige, souvent épaisse de plusieurs mètres, qui recouvre, chaque hiver, les versants environnants, attire de nombreux skieurs de toutes les régions avoisinantes.

Les skieurs sont légion qui, chaque jour, font des excursions à la Tour d'Aï, à la Tour de Mayen, au Géteillon, au Mont d'Or, au Chamossaire, et à tous les pics voisins.

Toutes les pentes de ces montagnes permettent aux amateurs de ce sport, le plus agréable de tous, de descendre à une vitesse vertigineuse sans la crainte du moindre danger.

Nous ne terminerons pas cet article sans faire une courte description du bobsleigh, d'invention toute récente et qui n'a pas manqué d'attirer la curiosité de tous les habitués du toboggan.

L'ancien toboggan ou bobsleigh (sorte de luge à 4 places représentée sur la couverture de notre numéro du 12 janvier), qui était utilisé depuis une douzaine d'années dans les stations hivernales suisses, a dû céder la place au merveilleux engin dont nous publions aujourd'hui une photographie.

Le constructeur, M. A. Roessinger, de Leysin (Suisse), a remplacé les deux cordes de direction de l'ancien bobsleigh (système primitif, mal commode et dangereux) par un volant de direction emprunté à l'automobile, ce qui lui donne aujourd'hui une sécurité de commande de direction parfaite.

En outre, au lieu du frein à râteau transversal commandé du siège arrière par deux leviers à main, on y a substitué le puissant frein à genouillère (système breveté Ernest Cuénod) qui est commandé par deux pédales placées sous la barre d'appui des pieds du capitaine-pilote.

Aussi la vogue du bobsleigh Roessinger-E. Cuénod devint-elle immense dès son apparition.

En effet, le 9 janvier 1904, il gagnait, aux Avants, le « Championnat du Canton de Vaud » ; le 26 janvier, il enlevait, à Davos, la « Coupe de France » ; les 11 et 15 février, il s'offrait, à Leysin, la « Coupe de Leysin » et la « Coupe du Président » ; puis, le 28 février, à Saint-Moritz, la célèbre « Derby Cup ».

Après Leysin, les Avants, Davos et Saint-Moritz, voici Caux, avec son Palace merveilleux, qui crée, à grands frais, une piste à bobsleigh, longue de 7 kilomètres, inaugurée il y a quelques jours par M. E. Cuénod qui, grâce aux perfectionnements susmentionnés, a pu prendre les terribles virages de Caux-Glion, à grande allure.

La montagne est donc complètement et bien conquise, en hiver comme en été, et cela pour le plus grand bien de l'humanité en général.

Decaux.

Le bobsleigh.

Le bobsleigh, toboggan perfectionné à 4 places, avec direction à cordes. Ce système de direction est peu sûr et peut être dangereux.

Le bobsleigh à volant.

Le bobsleigh emprunte la forme des voitures automobiles coupe-vent, et possède une direction à volant.

Le type perfectionné du bobsleigh à volant.

D'après la photographie ci-dessous, on se rendra compte du mécanisme du bobsleigh à volant.